Deutscher Bundestag **Drucksache 19/12169**

19. Wahlperiode 06.08.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Martin Sichert, Udo Theodor Hemmelgarn, Enrico Komning und der Fraktion der AfD

Förderung von E-Autos – Zukunft des E-Auto-Standorts Deutschland

Seit vielen Jahren werden Elektroautos (E-Autos) bzw. die dazugehörende Technologie in Deutschland gefördert. Die Bundesregierung hat sich mit der Schaffung des Beratungsgremiums Nationale Plattform Elektromobilität (NPE), einem Zusammenschluss von Vertretern aus Industrie, Wirtschaft und Politik zur Förderung der Elektromobilität, bereits 2010 ambitionierte Ziele zum Ausbau der Elektromobilität gesetzt. Bis 2020 sollen 1 Million elektrisch betriebene Fahrzeuge auf deutschen Straßen unterwegs sein (https://bit.ly/2FtHbkp).

In dem Regierungsprogramm Elektromobilität aus dem Jahr 2011 wurden E-Autos sogar als mittelfristige Stromspeicher angesehen, um Strom aus erneuerbarer Energie zu speichern und wieder rückzuspeisen, und so „in Zukunft einen wichtigen Beitrag zur Netzstabilität leisten" (Regierungsprogramm Elektromobilität, S. 5, www.bmbf.de/files/programm_elektromobilitaet(1).pdf). In dem Regierungsprogramm wird das Jahr 2017 als das Jahr anvisiert, in welchem der „Markthochlauf" beginnen sollte und die Leitlinie, wonach „.Deutschland […] sich nicht nur zu einem „Leitmarkt Elektromobilität" entwickeln, sondern mit Innovationen im Bereich Fahrzeuge, Antriebe und Komponenten sowie der Einbindung der Fahrzeuge in die Strom- und Verkehrsnetze künftig auch als ein „Leitanbieter Elektromobilität" etablieren [sollte]" (ebd., S. 7).

Seit 2016 subventionieren Bund und Hersteller den Kauf der meisten Elektroautos sowie Pkws mit Brennstoffzelle mit insgesamt 4 000 Euro pro Fahrzeug, Plug-in-Hybride werden mit 3 000 Euro gefördert. Die Prämie, die es sowohl beim Kauf als auch beim Leasing gibt, ist nun bis zum Ende des Jahres 2020 verlängert worden. Die Hälfte des jeweiligen Betrags übernehmen die Autohersteller. Gedeckelt ist der Fördertopf bei einer Gesamtsumme von 1,2 Mrd. Euro. Auch steuerlich werden Elektroautos gefördert: Für batterieelektrische Fahrzeuge, die bis zum 31. Dezember 2020 erstmals zugelassen werden, wird zehn Jahre lang keine Kfz-Steuer fällig. Für Dienstwagen gilt seit 2019 ein weiteres Privileg: Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeuge werden pauschal nur mit 0,5 Prozent des Listenpreises versteuert. Auch das Laden des Elektroautos beim Arbeitgeber muss nicht als geldwerter Vorteil versteuert werden (https://bit.ly/2M7Qskd).

Im Bereich der E-Autos hat die Bundesregierung bis 2016 insgesamt 1,5 Mrd. Euro in die sogenannte Marktvorbereitungsphase investiert (siehe Bundestagsdrucksache 18/8828). Mit dem Elektromobilitätsgesetz (EmoG) aus dem Jahr 2015 hat man E-Autos gegenüber anderen Antrieben mit weiteren Vorteilen versehen (etwa beim Parken, Fahren auf Busspuren und ähnliche Maßnahmen).

Laut den Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) waren zum Stichtag 1. Januar 2019 83 175 Fahrzeuge mit Elektromotor zugelassen (https://bit.ly/2WLqaIk). Die Zahl der Elektroautos erreicht somit nicht mal 10 Prozent des genannten „politischen Zieles" der Bundesregierung – 1 Million zugelassene E-Autos bis 2020 (Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität aus dem Jahr 2009). Laut den Daten des Zentrums für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung Baden-Württemberg (ZSW) waren 2018 laut den Zulassungszahlen von E-Autos nach Hersteller die meisten Autos von Tesla, BYD, Nissan und BAC (https://bit.ly/2KwS3SL). Dass Deutschland beim E-Auto weit davon entfernt ist, Leitanbieter oder Leitmarkt zu sein, zeigt auch ein Blick auf die Zulassungszahlen nach Ländern: Die Tabelle führt China mit 1,3 Millionen neu zugelassenen Elektroautos an.

Am 24. Juni 2019 gab es im Kanzleramt einen weiteren sogenannten Autogipfel. Laut Medienberichten wird an einem „Masterplan" für E-Autos gearbeitet. Tagesschau.de (https://bit.ly/2WZWgQr) zitierte Bernhard Mattes (VDA). Der habe gesagt, dass der Masterplan alles Erforderliche klären soll, um die Lade-Infrastruktur so auszubauen, dass bis 2030 7 bis 10,5 Millionen E-Fahrzeuge auf der Straße sein könnten. Zuvor berichtete „DER SPIEGEL" (https://bit.ly/2XmdZpL), dass BMW in einem Papier die Bundesregierung auffordert, eine „ganzheitliche Förderkulisse" für E-Autos zu beschließen, um Deutschland „an die Spitze der Bewegung" zu setzen. BMW wolle, so „DER SPIEGEL", den Preis von Ladestrom durch steuerliche Erleichterungen senken. Jeder Halter eines E-Autos solle außerdem das Recht erhalten, Ladestecker in seiner Garage zu installieren, auch wenn diese gemeinschaftlich genutzt wird. Zudem soll BMW vorschlagen, einen Mindestanteil an elektrifizierten Stellplätzen in Parkhäusern vorzuschreiben. Der Preis fürs Parken ließe sich dann je nach Schadstoffausstoß variieren.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie rechtfertigt die Bundesregierung die nach Ansicht der Fragesteller offensichtlich verfehlten selbstgesetzten Ziele in Bezug auf die Anzahl der zugelassenen E-Autos bis 2020 (1 Million vs. 83 175 + X; siehe Vorbemerkung der Fragesteller, vorletzter Absatz)?

   Welchen zusätzlichen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung?

   Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit einer Korrektur der Ziele?

2. Ist die Bundesregierung, in Anbetracht der Zahlen, dass sich unter den Top-10-Zulassungszahlen von E-Autos nach Hersteller im Jahr 2018 nur zwei deutsche Autohersteller befinden (BMW, VW) und diese erst ab Rang fünf zu finden sind, immer noch der Ansicht, dass „Deutschland im Jahr 2020 sowohl Leitanbieter als auch Leitmarkt für Elektromobilität" sein wird (vgl. NSR, S. 23; siehe Vorbemerkung der Fragesteller, vorletzter Absatz bzw. die Zahlen des ZSW)?

3. Welche Nachteile ergeben sich aus Sicht der Bundesregierung aus dem „Hinterherhinken" Deutschlands sowohl für die deutsche Wirtschaft – insbesondere für die Automobil-Branche und Zuliefererindustrie?

   Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus für die Bürger bzw. für die Arbeitsplätze im Inland?

   Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung diesbezüglich?

4. Wie positioniert sich die Bundesregierung zu den im Nachrichtenmagazin „DER SPIEGEL“ (siehe Vorbemerkung der Fragesteller, letzter Absatz) genannten Forderungen von BMW, insbesondere

   a) den Preis von Ladestrom durch steuerliche Erleichterungen zu senken (falls diese Forderung unterstützt wird, wie will die Bundesregierung die steuerlichen Mindereinnahmen ausgleichen, aus welchen Mitteln),

   b) jeder Halter eines E-Autos solle das Recht erhalten, Ladestecker in seiner Garage zu installieren und

   c) einen Mindestanteil an elektrifizierten Stellplätzen in Parkhäusern vorzuschreiben und den Preis fürs Parken je nach Schadstoffausstoß zu variieren?

5. Welche Ziele hat sich die Bundesregierung für E-Autos für die Jahre 2025 (2030) ff. gesetzt?

   Gibt es angestrebte Richtwerte bezüglich der Zulassungszahlen für E-Autos – vergleichbar mit dem Ziel von 1 Million E-Autos bis 2020?

   Gibt es bereits Details zu dem genannten „Masterplan“ (siehe Vorbemerkung der Fragesteller, letzter Absatz)?

6. Welche weiteren Gesetzentwürfe bzw. Förderprojekte sind derzeitig noch in Planung, die die Materie des E-Autos betreffen bzw. E-Autos fördern sollen?

7. Ab welchem Marktumfang bzw. nach welchen Kriterien bemisst die Bundesregierung einen „Markthochlauf“ für E-Autos?

   Ist die Bundesregierung der Meinung, dass das anvisierte Ziel vom Markthochlauf im Jahr 2017 (vgl. Regierungsprogramm Elektromobilität aus dem Jahr 2011) erreicht worden ist?

   Wenn nein, wieso ist die Erreichung dieses Ziels nach Ansicht der Bundesregierung gescheitert?

   Hat die Bundesregierung diesbezüglich eine Studie zur Ursachenforschung in Auftrag gegeben?

   Wenn ja, was waren die Ergebnisse?

   Wenn nein, wieso nicht?

8. Mit dem Erreichen welcher Maßstäbe (Marktumfang etc.) sollen nach den Plänen der Bundesregierung die Förderungen für E-Autos entfallen und dem freien Markt überlassen werden?

9. Wie viele der 83 175 zugelassene E-Autos sind nach Zahlen des KBA an Privatpersonen und in wie vielen Fällen gewerblich bzw. an juristische Personen zugelassen?

   In wie vielen Fällen der an Privatpersonen zugelassenen E-Autos handelt es sich um das erstzugelassene Auto?

   Wie viele der privaten Halter von zugelassenen E-Autos haben ihre Adresse in einer Großstadt (ab 100 000 Einwohner; bitte die Zahlen für die Jahre 2016, 2017, 2018 und 2019 – soweit verfügbar, getrennt in einer Tabelle aufschlüsseln)?

10. Liegen der Bundesregierung Untersuchungen bzw. Studien vor über die sozio-ökonomische Struktur der Käufer von E-Autos (z. B. Statistiken über Alter, das Einkommen usw. der jeweiligen Käufer)?

11. Ist die Bundesregierung immer noch der Ansicht, dass E-Autos als mittelfristige Stromspeicher angesehen werden können, um Strom aus erneuerbaren Energien zu speichern und wieder rückzuspeisen, und so „in Zukunft einen wichtigen Beitrag zur Netzstabilität leisten“ können (Regierungsprogramm Elektromobilität, S. 5)?
12. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energien in die E-Autos eingespeist und wieder, als erneuerbarer Strom, zurückgespeist wird?

    Ist der Bundesregierung die Tatsache bewusst, dass die zertifizierten Grünstrom-Lieferverträge lediglich auf dem Papier zu 100 Prozent aus erneuerbaren Quellen stammen und in der Praxis der normale Strommix geliefert wird?

    Wie will die Bundesregierung eine „Doppelbuchung“ im Falle des rückgespeisten Stroms aus einem E-Auto, das nochmals als erneuerbarer Strom in die Energie- bzw. Strombilanz fließt bzw. als solches verbucht wird, obwohl es de facto originär aus fossilen Brennstoffen stammt (deutscher Strommix), verhindern?

Berlin, den 15. Juli 2019

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333